

# DDR-Aktivitäten in internationalen Organisationen

## Seerechtsvereinheitlichung im Dienste internationaler Schifffahrtzusammenarbeit

Seit 1972 ist die Gesellschaft für Seerecht der DDR Mitglied des Internationalen Schifffahrtskomitees (Comité Maritime International = CMI). Gemeinsam mit den Seerechtsvereinigungen bzw. -Organisationen anderer sozialistischer Länder bemüht sie sich innerhalb der Arbeitsgremien des CMI um die Vorbereitung und Gestaltung international einheitlicher Normen sowie durch Annäherung der seerechtlichen Vertragspraxis um international ausgewogene Rechtsgrundlagen für die Geschäftsbeziehungen in der Seewirtschaft.



Über die Bedeutung des CMI und das Wirken der Gesellschaft für Seerecht der DDR im CMI sprachen wir mit dem Präsidenten dieser Gesellschaft, Prof. Dr. sc. Ralf Richter, Arbeitsgruppe Wirtschafts- und Seerecht an der Wilhelm-Pieck-Universität Rostock.

*Genosse Präsident, das Internationale Schifffahrtskomitee hat vor kurzem in Lissabon seine XXXIII. Internationale Konferenz durchgeführt. Bitte erläutern Sie unseren Lesern zunächst, welchen Charakter das CMI hat und welche Aufgaben ihm obliegen.*

Das CMI ist die internationale Dachorganisation für 40 nationale Seerechtsvereinigungen. Es wurde bereits im Jahre 1897 als eine private Organisation gegründet und hat seinen Sitz in Antwerpen. Die Bildung des CMI geht auf die Initiative belgischer Schifffahrtsjuristen zurück, die 1896 eine nationale Vereinigung für internationales Seerecht ins Leben riefen, worauf binnen kurzer Zeit die Gründung entsprechender Vereinigungen in den wichtigsten Schifffahrtsländern jener Zeit folgte.

Das erklärte Ziel des CMI ist die Vereinheitlichung des Seeprivatrechts. Ein solches Anliegen entsprach bei der Gründung dieser Organisation objektiv dem aus der Internationalisierung der Märkte folgenden Drang nach Egalisierung der Kapitalverwertungsbedingungen. Die Seehandelsschifffahrt, die naturgemäß beim Seetransport wie schlechthin als Betreiber von Schiffen ständiger Auslandsberührung ausgesetzt ist, hat ein Interesse daran, nicht mit der Ungewissheit der Durchsetzung vertraglicher wie außervertraglicher Ansprüche konfrontiert zu werden.

Zweifelloso hat sich das CMI große Verdienste um den Rechtsvergleich der divergierenden Privatrechtssysteme erworben. Selbst seine frühen Arbeitsergebnisse sind heute noch sowohl als wissenschaftlicher Gegenstand wie als Vorbereitung für praktische Maßnahmen der Handelserleichterung von ganz wesentlicher Bedeutung. Bei den klassischen seerechtlichen Gegenständen, wie etwa die privatrechtlichen Folgen von Schiffszusammenstößen und die Vergütung für die Rettung von Sachwerten aus Seenot, kam es darauf an, einzelne Sphären in ihren typischen Risiken voneinander abzugrenzen, im Beispiel also: Seehandelsschifffahrt, die verschiedenen Zweige der Seeverversicherung sowie die kommerzielle Schiffsbergung. Vielfach überlagerte sich dieses wirtschaftszweiggebundene Interesse mit den nationalen Interessen einzelner Länder. So war einer der ersten Hauptgegenstände internationaler Rechtsvereinheitlichung, nämlich die Einführung einer zwingenden Haftung der Verfrachter aus Seetransportverträgen (genauer: die Haftung für Ladungsschäden gegenüber den konnossementmäßigen Empfängern), von dem Umstand geprägt, daß die verschiedenen beteiligten Seerechtsvereinigungen, je nachdem, ob sie ein Land mit großer Handelsflotte oder ein Land mit großem Ladungsaufkommen repräsentierten, die Interessen der einen oder der anderen Seite stärker zum Ausdruck brachten.

Eine neue Dimension gerade unter diesem Gesichtspunkt erreichte die Tätigkeit des CMI nach dem zweiten Weltkrieg mit dem Beitritt der sowjetischen, polnischen und bulgarischen Seerechtsvereinigungen sowie der Gesellschaft für

Seerecht der DDR und später der Seerechtskommissionen bei den Außenhandelskammern der Volksrepublik China und der CSSR. Von diesem Zeitpunkt an waren die wirtschaftlichen Interessen nicht nur unterschiedlicher kapitalistischer Länder, sondern auch solcher, die unterschiedlichen sozial-ökonomischen Systemen angehören, rechtlich auf einen gemeinsamen Nenner zu bringen. Das gilt auch für die allmählich sich entfaltende Beteiligung von seerechtlich interessierten Gruppen aus dem Kreis der Entwicklungsländer.

Das CMI hat sich auf die Herbeiführung der Rechtsvereinheitlichung im Bereich des Seehandelsrechts beschränkt. Es hat sich jedoch den im Zusammenhang damit auftretenden humanitären Anliegen nicht verschlossen, wie u. a. die ausdrückliche Hervorhebung und Verankerung der Pflicht zur Rettung von Menschenleben in Seenotfällen oder der Versuch einer Begrenzung der Ausübung von Strafggerichtsbarkeit im Falle von Schiffszusammenstößen zeigen.

*Auf welche wesentlichen Arbeitsergebnisse kann das CMI zurückblicken? Welchen Anteil hat es insbesondere an der Kodifizierung des internationalen Seerechts?*

Im Schoße des CMI sind die Entwürfe für 16 internationale Konventionen und einige Ergänzungsprotokolle dazu entstanden. Sie bildeten den Gegenstand von insgesamt 13 Brüsseler Diplomatischen Seerechtskonferenzen, die jeweils von der belgischen Regierung einberufen wurden.

Der Erfolg, der diesen Konventionen beschieden war, ist zwar unterschiedlich, aber die wichtigsten von ihnen bilden bei Beteiligung von über 90 Mitgliedstaaten noch heute das Gerüst des international vereinheitlichten Seehandelsrechts, so z. B. das Internationale Übereinkommen über die Vereinheitlichung von Regeln über Schiffszusammenstöße von 1910, das Internationale Übereinkommen über Bergung und Hilfeleistung in Seenot von 1910 und das ebenfalls im Weltmaßstab teils durch nationale Geltung, teils durch die Bezugnahme in den seefrachtrechtlichen Grundlagen wirksame Internationale Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über Konnossemente von 1924 (nebst Zusatzprotokoll von 1968). Zu den nicht minder bedeutsamen Gegenständen gehören die Konvention über die zivilrechtliche Zuständigkeit bei Schiffszusammenstößen und die Konvention über den Schiffsarrest (beide von 1952) sowie schließlich — nach einem weniger erfolgreichen ersten internationalen Vereinheitlichungsversuch — die Konvention über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Seeschiffen von 1957. Die zuletzt genannte Konvention liegt — zusammen mit den drei erstgenannten, durch die DDR im Jahre 1959 für wiederanwendbar erklärten internationalen Übereinkommen — auch dem Seehandelsschiffahrtsgesetz der DDR vom 5. Februar 1976 zugrunde.

Mit dem Aufbau der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation — durch die Konvention von 1948 als International Maritime Consultative Organisation (IMCO) gegründet, nach Änderung der Konvention im Jahre 1975 jetzt International Maritime Organisation (IMO) — und des Schifffahrtsschusses der UN-Konferenz für Handel und Entwicklung (UNCTAD) ging die Vorbereitung neuer seerechtlich relevanter Konventionen auf diese Organisationen über, die auch die entsprechenden Staatenkonferenzen einberufen. Damit ist die Tätigkeit des CMI zwar vom Funktionsmechanismus her verändert, ihre Zielsetzung und ihr Anteil an den Vorarbeiten zu den Konventionen ist aber nicht geringer geworden. So hat das CMI bereits maßgeblich, an der Gestaltung der Konvention für zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden von 1969 und an der noch nicht in Kraft getretenen neuen Konvention über die Haftungsbeschränkung wegen Seeansprüchen von 1976 mitgewirkt. Ein anderes wesentliches Tätigkeitsfeld liegt im Bereich der Vereinheitlichung von allgemeinen Regeln, die kraft Vertrags die Partnerbeziehungen bestimmen. Das gilt u. a. für die weltweit verwendeten York-Antwerpener Regeln von 1974 über die Umverteilung von Opfern und Aufwendungen in den Fällen der Rettung von Vermögenswerten aus einer gemeinsamen Seegefahr (Große Haverei).

*Wie wirkt die Gesellschaft für Seerecht der DDR innerhalb des CMI? Welchen Beitrag hat sie insbesondere zu den Arbeitsergebnissen des CMI geleistet?*

Die Gesellschaft für Seerecht der DDR, der neben 160 Ein-